

Le développement de la gestion portuaire en Algérie face aux contraintes et endogènes

Dr./ GHRISS Abdennour* & Mr./ BELACEL Amar**

ملخص:

في عصرنا، أصبح الميناء مفتاح أساسي للتنمية الاقتصادية لأي بلد، فهو يمثل أحد القوى المحركة المؤثرة، خاصة إذا تعلق الأمر بالتكلفة النهائية للمنتوج المستورد. لكن للأسف الشديد، في الجزائر، أصبح مصدرا للتكلفة الزائدة لإعتبارات عدة تقنية وقانونية وأخرى. وعليه، نحاول من خلال هذا المقال تحديد العوامل الأكثر أهمية في تسيير الموانئ.

الكلمات المفتاحية: تسيير الموانئ، الميناء الجزائري، نقل بحري، عبور البضائع، اقتصاد وطني، تجارة بحرية.

Abstract:

De nos jours, le port est devenu le maillon clé dans le développement économique d'un pays, il se présente comme l'un des moteurs influant, surtout, sur le coût final d'un produit importé. Malheureusement, en Algérie, il est devenu, une source de surcoût, pour de multiples raisons, parmi lesquelles, des causes techniques, juridiques et autres. Dans ce contexte, nous allons essayer de définir et de cerner les points les plus importants qui entravent le développement et la bonne gestion portuaire.

Mots clés: Gestion portuaire, Port algérien, Transport maritime, Transite des marchandises, Economie nationale, Commerce maritime.

* Maître de Conférences A - Université Alger 3

** Maître Assistant A - École Nationale Supérieure Maritime - Bou Ismail – W. Tipaza

Introduction:

Dans le développement de l'industrie du transport maritime, les ports ont souvent suivi les mouvements de changement. Ce sont les multiples modifications du transport maritime qui ont conduit les ports à investir dans des techniques nouvelles, en vue de les adapter aux demandes technologiques existantes imposées par la conception des navires et du mode de conditionnement des marchandises. Donc, le port joue un rôle capital dans la promotion du commerce international en suscitant des activités commerciales et industrielles qui appuient directement le progrès économique du pays¹.

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour ses échanges extérieurs, ils représentent 96 % des relations commerciales entretenues avec le reste du monde, elle n'a pas échappé au phénomène de la conteneurisation, le mouvement des conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cessé d'augmenter ces dernières années, il a été multiplié par sept².

D'après Bernard Dujardin³ une faible évolution du coût de passage par le port entraîne des effets multiplicateurs tout au long de la chaîne de transport et par conséquent sur l'économie, le coût d'un conteneur transporté entre le port de Marseille et le port d'Alger est de l'ordre de 1500 USD⁴, alors que le transport de ce même conteneur à destination du port de New York est de 325 USD, sachant que la distance entre Marseille et New York est environ 7000 Km, dix fois plus que la distance entre Marseille et Alger. Par ailleurs, l'économie nationale perd annuellement des sommes très importantes, à titre de rappel, en 2009, L'Algérie avait payé à ses partenaires étrangers 750 millions de dollars sous forme de remboursements des coûts supplémentaires «surestaries» sur les navires qui séjournent entre 10 et 16 jours (concernant les navires transportant des conteneurs) au niveau des ports algériens. L'attente des bateaux en rade dans les ports algériens a généré des coûts supplémentaires d'environ huit milliards d'USD entre 2000 et 2010⁵.

À titre d'exemple, le port d'Alger a assuré à lui seul plus de 38,8% du trafic de marchandises conteneurisées en 2010, il a traité 512 210 EVP débarqués pleins, 52 836 EVP débarqués vides, 75 092 EVP embarqués pleins et 509 747 EVP embarqués vides, soit un total de 1 145 885 EVP équivalant de 6 057 679 de tonnage net. Cependant, il reste exploité en dessous de son rendement maximal de traitement des conteneurs à cause d'une mauvaise gestion et planification d'exploitation⁶.

La gestion et l'état dans lequel se trouvent, aujourd'hui, les ports algériens, sont les causes des retards dans la livraison des marchandises conteneurisées ; ceci engendre par la suite, une congestion des marchandises dans le port, en une congestion des navires en rade. En effet, beaucoup d'opérateurs se plaignent de la mauvaise gestion, de la lenteur excessive qui entrave le bon déroulement des opérations de chargement et de déchargement des marchandises etc⁷. Les conséquences de cette congestion sont multiples: augmentation des coûts de fret et de transport maritime et donc augmentation des prix des produits, pertes pour certains importateurs de denrées périssables, dégradation des pouvoirs d'achat pour le citoyen algérien, fragilisation de l'économie et du commerce national et enfin une mauvaise image de l'Algérie devant les partenaires étrangers.

Un port performant est celui où un navire y accède et en sort avec une période de séjour très réduite. En effet, des études montrent que 60 à 80 % des coûts unitaires du transport maritime sont engendrés dans les ports par suite de la complexité et de la lenteur des opérations de chargement et de déchargement, c'est-à-dire du coût de la manutention auquel il faut ajouter les coûts d'immobilisation du navire autrement dit le coût journalier du navire⁸.

1) Analyse de la congestion des rades

face à la circulation des navires et des marchandises

1.1) Capacité portuaire:

Un port est formé d'un certain nombre de postes servant à l'embarquement et au débarquement des marchandises. Le problème est simple lorsqu'il s'agit d'un produit bien déterminé, il devient complexe, lorsque les postes à quais sont à usages multiples, du fait des interactions qui se produisent inévitablement. Comme le stockage de colis normalisés permet une meilleure utilisation des surfaces des terres pleines, car on peut les superposer, ce qui n'est pas le cas par exemple pour le matériel agricole qui est fort encombrant.

Qu'est-ce que la capacité portuaire ? C'est l'écoulement potentiel maximal des cargaisons, sur une période donnée. On ne reprendra pas la formule mathématique ; notons que des données statistiques rigoureuses s'imposent. Cette formule se base sur des éléments relatifs au poste d'amarrage (remorquage, pilotage, manutention horizontale et verticale) et à l'occupation des postes. La combinaison de tous les éléments permettra de

calculer la capacité des ports. La capacité théorique est la capacité optimale calculée en tenant compte des cadences de travail idéal, d'équipements sophistiqués, d'aires de stockage correspondant aux besoins. Le port Algérien fait transiter un tonnage plus grand que sa capacité réelle. Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du port (port sec) dans le cadre de la conteneurisation.

1.2) Le temps passé au port par le navire:

✚ Le temps passé par le navire en rade:

Le temps passé par les navires en rade, illustre d'une manière générale le déséquilibre existant entre l'offre et la demande d'installations portuaires. Cette attente est due, dans la majorité des cas, à l'indisponibilité de postes à quai, notamment lorsqu'il s'agit de postes spécialisés comme la conteneurisation. En effet, en ce qui concerne les cargaisons particulières (céréales, farine, alimentation de bétail etc.), la rade est souvent utilisée consécutivement à l'inadéquation du rythme d'arrivée des navires avec les moyens affectés aux enlèvements de ces marchandises par les destinataires. Au port d'Alger, ce phénomène exprime également l'arrivée des navires non programmés par leurs agents consignataires. Il faut souligner que l'attente en rade par type de navire est très déséquilibrée. Ce sont les navires «courriers réguliers» qui sont prioritaires en Algérie, les autres par contre, et nous ciblerons en particulier, les porte-conteneurs, souffrent énormément. Il apparaît clairement que la durée moyenne d'attente pour ce type de navire «porte-conteneurs» est très importante par rapport aux navires conventionnels. Le délai d'attente en période d'encombrement prend des proportions spectaculaires. Si nous prenons l'exemple du port d'Alger, il a affiché, au cours de ces dernières années, plus d'une trentaine de navires en rade.

Nous pouvons considérer que dans des conditions optimales de maîtrise des activités portuaires, les navires de ligne (notamment les rouliers et les porte-conteneurs) ne devraient subir aucune attente en rade, et que le temps d'attente pour les cargos et les céréaliers ne devrait dépasser, en aucun cas une journée. L'écart de séjour en rade permet de mesurer l'ampleur du phénomène de la congestion des navires et donne une idée sur les surcoûts que doit subir le citoyen algérien, puisqu'il est le dernier maillon dans la chaîne du transport maritime.

⊕ **Le temps passé par le navire à quai:**

Selon une étude⁹ réalisée dernièrement, par la direction des ports au niveau du ministère des transports, il apparaît que dans l'hypothèse d'une utilisation optimale des capacités actuelles et d'une organisation systématique des journées de travail en trois shifts, il aurait été théoriquement possible, d'opérer les 2,4 navires en utilisent 6 postes à quai seulement ; ceci représente un écart de 6,80 jours par rapport au temps réellement constaté «17,4 jours». Cet écart se répartit par type de navire. Le temps théorique nécessaire au traitement du navire considéré, a été déterminé d'après l'étude sur la base:

- Des rendements théoriques de la manutention dans les conditions optimales d'utilisation du temps de travail effectif;
- Du tonnage moyen transporté pour chaque catégorie de navires;
- De journées de travail organisées en trois shifts.

En conclusion de cette analyse, il y a lieu de retenir que les conditions actuelles de réception de nos importations au niveau du port, génèrent des retards importants (en rade et à quai), influant sur la rotation des navires, avec tout ce que peut constituer comme pertes sèches (surcoûts) pour l'économie nationale¹⁰.

1.3) Rendement et utilisation des postes à quai:

Pour l'ensemble des ports nationaux, le nombre de postes à marchandises diverses est de 111 (ce chiffre peut être varié en fonction de la taille moyenne des navires). Quant au tonnage global chargé et déchargé en 2010, il est de l'ordre de 107 183 307 de jauge brute (TJB).

Pour pouvoir apprécier le débit d'un poste d'accostage, il convient de se référer à l'exemple suivant, tiré de l'ouvrage «le débit des postes d'accostage»¹¹ ; supposant qu'il y ait dans l'année, dix jours fériés, auxquels s'ajoutent 15 jours pour l'entretien des postes ; l'occupation des postes pendant les 340 jours restants, ne peut être de 100 % si l'on veut éviter les longues files d'attente. Supposant encore que ces postes ne soient occupés que pendant 275 jours par an «sans compter les jours du Week-end» et que les équipes fassent 18 heures de travail effectif par jour. Dans ces conditions, en supposant que les navires soient dotés de quatre(4) grues de manutention, exécutant chacune un levage de 20 tonne par heure, et en déduisant 25 jours d'inactivité totale pour des raisons diverses, le débit annuel d'un poste d'accostage serait égal à $250 \times 18 \times 4 \times 20 = 396\ 000\ \text{t} / \text{an} / \text{navire} / \text{poste à quai}$.

On remarque que cet exemple est plausible et que la situation dans les ports nationaux, semble très en-deçà des possibilités que nous venons d'énumérer, étant donné que le plus fort débit enregistré revient au port d'Alger. À propos du tonnage moyen manipulé dans nos ports sont jugées faibles ; elles correspondraient à la moitié de celles qui sont réalisées au port de Marseille pour tous les navires qui sont considérés comme navires conventionnels¹².

2) Les causes techniques de la congestion des rades:

2.1) Problèmes liés au trafic:

⊕ L'évolution du trafic:

Jusqu'à la fin des années 60, le trafic des marchandises transitant par les ports algériens, s'est caractérisé par une structure et un volume tels qu'il ne posait aucun problème aux capacités portuaires existantes. Depuis, le volume des entrées et des sorties a grandement évolué. L'autorité portuaire n'a, d'ailleurs, pris aucune mesure pour faire progresser les capacités en relation avec l'évolution du trafic, entraînant une inadéquation des installations portuaires dont l'état s'est progressivement détérioré. En effet, ces dernières, au niveau de chaque port n'étaient pas renouvelées et leur fonction se réduisait à l'entretien de quelques superstructures. L'accroissement du trafic portuaire algérien a eu pour résultat l'encombrement des ports et des rades, essentiellement ceux qui manipulent des marchandises générales. Les hydrocarbures, qui ont toujours une part prépondérante du total des marchandises embarquées, transitent par des ports et même des postes spécialisés, récemment installés et où la fluidité du trafic est normale. Les hydrocarbures ne présentent donc guère de problème aux ports nationaux. Les marchandises d'importation engendrent, quant à elles, le plus de problèmes. En effet, c'est au niveau de sa composition que le trafic a connu des développements les plus spectaculaires. C'est ainsi que cinq types de produits de nature fortement encombrante, lorsqu'ils ne transitent pas par des installations ou des ports spécialisés, ont vu leur volume

croître rapidement et dans des proportions à peine maîtrisables. Ces produits sont les céréales, les métaux, le ciment, le bois et les conteneurs.

⊕ **Le trafic de pointe:**

Le trafic portuaire ne suit jamais une même cadence d'activité à longueur d'année, les oscillations sont de caractère périodique ou accidentel, les oscillations à caractère périodique concernent essentiellement les marchandises agro-alimentaires, leur caractère saisonnier est influencé par les facteurs naturels. Par conséquent, l'offre sur le marché international présente des minima et des maxima. Cette tendance qui naît dans la production se déplace alors au niveau de transactions. Ce phénomène de trafic de pointe périodique est, généralement, connu par les responsables portuaires, un trafic élevé se heurte à une capacité d'accueil limitée, incapable de répondre à toutes les demandes. Le résultat se traduit par la formation de goulots d'étranglement virtuel.

2.2) Problèmes liés aux transformations dans le transport maritime:

Depuis plus de deux décennies, il est apparu une véritable révolution au niveau des transports maritimes ; celle-ci suit deux axes: la spécialisation des navires et l'utilisation des charges. Cette évolution exprime encore l'ampleur de l'inadaptation de nos ports, tant sur le plan de leur installation que sur celui de leur conception même.

⊕ **La spécialisation des navires:**

Depuis plusieurs années déjà, on s'oriente dans le domaine de la conception du navire, vers une plus grande spécialisation (navires porte-conteneurs, méthaniers, céréaliers, car-ferries, etc.) et des tailles plus grandes (tankers «Panamax. Suesemax...», Minéralier etc. Cette tendance est devenue plus courante dans le domaine des transports maritimes. L'adaptation des ports nationaux face à ces progrès techniques se fait crûment sentir, surtout que de plus grands navires demandent obligatoirement de plus grandes profondeurs de quai et des installations plus sophistiquées et spécialisées (poste pétrolier, poste à conteneurs plus modernes etc.).

⊕ **L'unification des unités de charges:**

L'unification des unités de charges a fait faire de grands progrès au transport maritime. Son utilisation tend de plus en plus à se généraliser.

L'adaptation du port à cette nouvelle méthode de transport exige qu'il soit doté d'engin adéquat pour la manutention. La conteneurisation, en particulier, transforme complètement la conception même du port en nécessitant la mise en place de très vastes terre-pleins pour le stockage et la manutention des conteneurs. Le Transroulage, également, n'échappe pas à cette règle. Les ports algériens sont confrontés à cette nouvelle mutation. C'est plus précisément durant l'année 1975 qu'a eu lieu le premier transport par conteneurs sur le port d'Alger qui a connu depuis une évolution remarquable à l'échelle nationale. En effet, ce trafic atteignait dès 1978 près de 29 600 EVP et n'a cessé de croître pour atteindre 65 300 EVP en 1985, il a même dépassé, et de loin les capacités de réception de conteneurs du port d'Alger (512 210 EVP en 2010, uniquement en ce qui concerne les conteneurs débarqués pleins) et cela en fonction des moyens et des terre-pleins existant. Cette conteneurisation a concerné principalement des produits manufacturés à l'importation et très peu de produits alimentaires. Cependant, de plus en plus de produits sont conteneurisés (pneumatiques, fûts, matériaux de construction, appareils etc.).

. Les contraintes nées de la conteneurisation:

Le faible taux de la conteneurisation, en Algérie, est dû essentiellement à un certain nombre d'insuffisances et de contraintes qui ont entravé la maîtrise et le développement de ce mode de transport.

➤ *Contraintes d'ordre infrastructurel:* Outre les contraintes historiques relatives tant à la conception des ports qu'à la configuration même de leurs installations, l'insuffisance des surfaces d'entreposage, due à l'exiguïté naturelle des sites portuaires, a rendu difficile, voire impossible, l'aménagement de terminaux ou «véritables centres intégrés» pour le traitement des conteneurs.

➤ *Contraintes dues aux équipements:* Cette contrainte concerne tant l'opérateur lui-même que les utilisateurs des conteneurs au niveau des sites de réception et de redistribution. Les équipements utilisés au niveau des ports pour le traitement des conteneurs sont insuffisamment adaptés et ne répondent pas à toute la demande, tant sur le plan de la manutention que pour les opérations de transfert et livraison.

➤ *Contraintes d'ordre organisationnel et réglementaire:* La multiplicité des opérateurs portuaires qui s'était traduite antérieurement par une dilution des responsabilités en matière d'exploitation, allait compromettre la gestion de ce nouveau mode de transport. L'absence d'un

cadre organisationnel et réglementaire adapté aux exigences de ce type de transport, constituait un frein à son développement. L'inexistence d'une formation spécifique du personnel appelé à intervenir dans l'exploitation de conteneurs, a fait aussi que ce dernier a continué à être traité de la même manière qu'une marchandise diverse et le concept du conteneur comme «engin de transport», tel que défini par le bureau international de normalisation, n'a pas été bien perçu ou admis.

. Le Transroulage et les contraintes qui en découlent:

L'autre forme de l'unification des unités de charges est le Transroulage (Roll On – Roll Off). Le navire roulier est devenu durant cette dernière décennie, le moyen de transport approprié pour les échanges commerciaux par voie maritime en Algérie. Cependant, ayant accusé un certain retard au niveau de leur adaptation face à ce nouveau mode de transport maritime, les ports algériens se trouvent confrontés à certaines contraintes: absence de rampes RO/RO (Roll On – Roll Off) et de quais spécialisés dotés des équipements nécessaires pour le traitement de ce type de navire dans les meilleures conditions. Excepté quelques postes rouliers aménagés au port d'Alger et d'Annaba, de nombreux postes à quai sont aujourd'hui mal adaptés aux navires de conception récente du fait de leur dimension, de la hauteur et du profit du plan incliné ou de l'implantation des bollards,.

Quant à l'équipement de manutention, la situation se caractérise par une insuffisance, soit du nombre d'engins existants, soit au niveau de leur puissance et de leur variété. Un autre phénomène est à signaler, il s'agit de la faiblesse de la maintenance de ces équipements ; ce qui engendre une contrainte supplémentaire, à savoir un taux de disponibilité faible. Par ailleurs, comme on l'a déjà évoqué, la configuration géographique de la plupart des ports algériens, du fait de leur exiguïté, offre des surfaces d'entreposage relativement réduite.

3) Contraintes générales au niveau de l'infrastructure et des superstructures:

3.1) Contraintes au niveau de l'infrastructure:

Bien que la plupart des ports aient été développés sur des sites favorables, possédant une protection naturelle, il s'est avéré nécessaire de construire des brise-lames afin de les protéger contre les vents dominants du Nord et du Nord-Ouest, et des phénomènes de la houle. À l'exception de ceux d'Arzew, d'Azew El Djadid (Béthioua), de Djendjen et du nouveau port de Skikda, les brise-lames sont de conception similaire, il s'agit de constructions anciennes et dépassées. Ils comprennent essentiellement un noyau de sable et gravats, retenu par des roches naturelles, l'ensemble blindé par de gros blocs de béton rectangulaires, disposés pêle-mêle, contre la face extérieure de la structure, dans la zone des remous de la houle. Or, dans la plupart des ports, ces blocs se sont considérablement déplacés sous l'effet des tempêtes, et un grand nombre d'entre eux a glissé sur la pente inclinée et abrupte du côté de la mer, en laissant, ainsi, la partie supérieure des brise-lames sans aucune protection. Ceci a entraîné des lessivages sévères du noyau et la formation de grandes cavités qui, à leur tour, ont engendré des affaissements de la superstructure en béton.

Au niveau des bassins et des plans d'eau, plusieurs ports sont confrontés à des problèmes d'ensablement et d'envasement des profondeurs. Ces établissements ont vu leur Tirant d'eau sensiblement diminuer, réduisant de ce fait, les capacités d'accueil des postes d'accostage. Il s'ensuit que très peu de travaux de dragage ont été entrepris. Cette situation est très préoccupante, particulièrement pour les ports de Ghazaouet, Mostaganem, Bejaia et le nouveau port de Skikda. S'agissant des jetées et des quais, la situation d'un nombre important d'entre eux se caractérise par une dégradation avancée, ce qui représente un danger pour la sécurité des navires, et une contrainte pour la mise en place de nouveaux équipements lourds de manutention. C'est ainsi que plusieurs quais des ports: d'Alger, Annaba, Oran, de Skikda, de Bejaia et de Mostaganem, nécessitent des aménagements conséquents et parfois, une reconstruction de leurs murs. En plus de la faible longueur des quais (300 m au maximum), la plupart d'entre eux disposent de surfaces exiguës, leur profondeur varie entre 5 et 20 m, selon le cas. De plus le revêtement en pavage de pierres demeure inadapté au matériel et aux installations de superstructure (chariots élévateurs, grues électriques etc.). En effet, les pavages ne représentent pas

les surfaces régulières nécessaires aux opérations rapides et efficaces des chariots élévateurs. S'agissant des terre pleins, ces derniers situés en zone bord à quai (surface à côté des postes à quai), ne doivent servir que de point de reprise des marchandises déposées par les grues, lesquelles seront déplacées vers d'autres aires de stockage (hangars, magasins...), de telle manière que les engins de manutention horizontale n'éprouvent la moindre gêne. Or, nous constatons, avec regret, que souvent les terre- pleins ne jouent pas leur rôle effectif et que les cargaisons déchargées temporisent du fait de la saturation des autres endroits de stockage ; cette situation provoque un embouteillage de véhicules appelés à évacuer les marchandises du port. Les terre-pleins, dont le revêtement est constitué par une mince couche de bitume, se brisent souvent, sous l'effet de la chaleur d'été. En période de pluies, ces derniers sont l'objet de flaques d'eau qui inondent les marchandises lesquelles peuvent subir des dégâts.

3.2) Contraintes au niveau des superstructures:

La vétusté et le sous- équipement du matériel d'exploitation, constituent une autre raison majeure du déclin relatif du réseau portuaire ; ils exercent une pression sensible sur le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que sur l'organisation même de leur réception et de leur évacuation. La plupart des grues de quais, conçues selon des techniques classiques et exploitables depuis longtemps, connaissent des pannes fréquentes, ou se trouvent immobilisées pour causes techniques de degrés divers (état mécanique défectueux, absence d'entretien, manque de personnel de maintenance spécialisé et qualifié etc.).

Le matériel de levage considéré, se résume à deux types d'engins de manutention ; les grues électriques de quais sur rails et les grues automotrices/automobiles sur pneus. De ce fait, il n'est pas étonnant de constater que le taux de disponibilité est nettement inférieur à la normale et avoisine les 50 % selon les responsables eux-mêmes. L'obsolescence du premier type d'engins est telle que leur performance est très faible, alors que leur entretien est de plus en plus coûteux. Les répercussions négatives sur le mouvement de la navigation et sur l'enlèvement des marchandises, sont considérables. On comprend dès lors, pourquoi les porte-conteneurs séjournent au-delà du temps normal.

Il est aussi utile d'insister sur l'infrastructure d'entreposage, notamment les hangars et les magasins, dont la conception ancienne demeure peu conforme à leur utilisation rationnelle. En effet, il existe dans les ports, un grand nombre de hangars différents, allant du type à charpente de bois, construit à la fin du 19^{ème} siècle, aux structures plus récentes en béton à deux étages. Toutefois, il n'existe pas de hangars modernes à grandes superficies de sol ininterrompues. Les grands hangars à charpente de béton, que l'on trouve principalement à Alger et à Oran, représentent des surfaces assez grandes, mais celles-ci sont interrompues par des colonnades intérieures en béton et les espaces de stockage ont été encore réduits par des séries de cloisonnements à usage de bureaux et garages. En effet, dans la plupart des grands hangars, la superficie utile ne représente que 50 % de la surface totale du sol. La majeure partie des ports algériens, eu égard à leurs infrastructures et superstructures, ne peuvent recevoir que des navires de petite taille, empêchant les importateurs algériens de tirer profit des possibilités offertes par les ports d'embarquement, et les obligeant même à payer des taux de fret élevé.

En règle générale, la tendance demeure en faveur de l'exploitation des navires non rentables et non avantageux pour l'Algérie comme les navires inférieurs à 20 000 tpl pour le divers et les navires porte-conteneurs inférieurs à 4000 boîtes, qui représentent, aujourd'hui entre 80 et 82 % du total des marchandises débarquées. Il ressort donc de ce passage rapide des contraintes, que les ressources portuaires au niveau de l'infrastructure et la superstructure offrent un état de pauvreté extrême. Se situant nettement au-dessous du minimum exigé par le trafic actuel, elles se posent en termes de contraintes sévères au déroulement des échanges maritimes. Aussi, font-elles appel, dans les délais les plus brefs, vu les dangers qu'elles représentent, à un effort global et conséquent d'amélioration. La tempête du 28 décembre 1980, a révélé dramatiquement, à l'autorité portuaire la faiblesse de ce patrimoine. On note que l'entretien et la conservation des infrastructures et équipements portuaires sont à la charge de l'État, et réalisés par des entreprises algériennes de travaux maritimes spécialisées. Seulement elles ne répondent pas toujours aux délais de réalisation, faute de crédits accordés par l'État.

4) Problèmes liés aux opérations portuaires:

D'autres problèmes se situent au niveau des opérations d'accostage, d'aconage, d'entreposage et d'évacuation terrestre des marchandises.

4.1) L'accostage:

En effet, l'envasement des ports, par manque de dragage, limite les possibilités de réception des navires de forts tonnages et rend inutilisables certains postes à quai. La solution de remplacement, basée sur l'emploi d'allèges, suppose d'autres moyens de déchargement qui font généralement défaut et ne trouvent pas les conditions nécessaires, au niveau des autres maillons de la chaîne portuaire, (manutention inadéquate et insuffisante, saturation de la capacité de stockage. Point.). Parfois, certains navires qui ne trouvent pas une profondeur d'eau nécessaire, au port de destination, se déplacent vers un autre port pour être d'abord allégés, et ensuite revenir au port initial, avec toutes les conséquences financières qui en résultent (le temps, les frais, divers risques, manutention supplémentaire.....). La vétusté des jetées et des quais peut aussi compromettre l'activité d'accostage et de manutention, lorsque les conditions climatiques sont mauvaises (vagues et houles).

4.2) L'aconage:

À chaque type de navires, doit correspondre un système de manutention adéquat ; or, l'inadaptation de la puissance des engins de manutention (grues, chariots, portiques...) au conditionnement de la marchandise (utilisation des charges) engendre une baisse de rendement, aussi l'absence de réglementation, sur le conditionnement des marchandises, conforme aux capacités des moyens de manutention et aux règles d'hygiène et de sécurité, entraîne souvent d'énormes pertes dans la manutention des produits tels que le ciment, le céréale, le sucre et d'autres produits similaires.

Le fait que le port Algérien possède un nombre limité de matériel de manutention ne va pas faciliter la gestion de l'ensemble des quais par les responsables concernés. A cela s'ajoutent les mauvaises conditions de manutention sur certains navires affrétés par les importateurs algériens. Ces navires sont avantageux avec des taux de fret qui sont très bas, mais deviennent désavantageux quant à la qualité de service et des opérations de déchargement. Le rendement est très faible et les dégâts sont élevés.

D'autres contraintes sont à signaler au niveau du déséquilibre entre le tonnage débarqué et le tonnage enlevé qui conduit à une accumulation permanente des marchandises sur les surfaces portuaires. Ce surstockage, désordonné et irrationnel du point de vue spatial, gêne énormément les opérations de manutention et la rotation des engins de levage.

4.3) L'entreposage:

Le port n'est guère un lieu de stockage, sa fonction principale est d'assurer normalement le transit des marchandises entre deux modes de transports différents. Il dispose d'une réglementation fixant le séjour des marchandises dans son périmètre, afin de permettre aux usagers du remplir les formalités nécessaires à l'enlèvement de leurs produits. Dans la plupart du temps, les importateurs algériens, pour de multiples raisons, dépassent et de beaucoup, le délai normal, laissant en souffrance leurs marchandises dans le port. Ils créent par là, des conflits entre services publics et gênent énormément l'exploitation portuaire.

Cette irrégularité a été bien appréhendée par les pouvoirs publics qui ont édicté, en 1975, une ordonnance¹³ tendant à organiser le séjour des marchandises dans les ports. L'application de cette ordonnance devrait permettre une plus grande fréquence de renouvellement des marchandises entreposées et conséquemment, une rotation plus rapide du navire. Son échec, comme le souligne Monsieur BEN ABID¹⁴, «est dû en partie à la faiblesse de l'autorité portuaire locale et à l'inertie des sociétés nationales, principales utilisatrices des services du port. Trop puissantes, elles ne faisaient aucun cas des recommandations et des injonctions de la direction du port». C'est, entre autres, l'une des raisons de l'engorgement que connaissent les ports algériens.

4.4) L'écoulement de la marchandise:

Le système de transfert des marchandises débarquées des navires emprunte trois itinéraires possibles. Soit la marchandise est déchargée directement sur les camions ou wagons qui la prennent en charge jusqu'à sa destination finale ; soit, elle est déposée sur les quais, pour un temps extrêmement court, en attendant son évacuation ; soit, elle est entreposée dans les hangars de quai, ou sur les terres pleines, dans l'attente de la disponibilité des moyens de transport ferroviaires ou routiers. De ces trois modes d'évacuation de la marchandise, le direct qui évite toute rupture de

charge, est à la base des transports internationaux et constitue un moyen idéal, vers lequel devrait tendre toute gestion portuaire, ce qui est appelé aujourd'hui par le transport multimodal, un transport, dont l'Algérie n'est pas encore en mesure de gérer convenablement, pour ne pas dire pas encore prête à mettre en place.

Concernant dans les ports algériens, toutes les marchandises prennent l'itinéraire indirect, et ceci, tant à l'importation qu'à l'exportation. Ce système implique une double rupture de charge et influe négativement sur les capacités d'entreposage des ports. En effet, les sociétés nationales clientes n'ont pas de planning de transport ; elles font appel aux parcs des sociétés de transports d'une manière désordonnée, ce qui empêche la société nationale de transport routier et la société nationale de transport ferroviaire de faire des prévisions et provoque un retard dans l'évacuation des marchandises.

En outre, dès que la marchandise est chargée pour être portée vers les lieux de destination, les moyens de transport terrestre se heurtent à une infrastructure saturée, qui réduit considérablement le nombre de rotations. Cette saturation se manifeste surtout au niveau des approches du port d'Alger, même avec l'autoroute Est-Ouest. Ces derniers (les ports algériens) sont mal reliés au réseau routier, du fait qu'ils sont enclavés dans des villes plus au moins importantes. L'aménagement des accès, pour une plus grande fluidité du trafic, est très difficile à réaliser, à cause d'une très forte urbanisation autour du port, sans oublier l'augmentation du nombre de voitures qui circulent à Alger.

L'encombrement d'une route reliant la zone portuaire à l'espace urbain, peut asphyxier toute l'activité du port, à titre d'exemple, pour sortir de l'enceinte du port d'Alger, il faut emprunter le boulevard de l'ALN, voie principale d'entrée et de sortie du côté EST de la ville, qui est perpétuellement encombré et qui traverse le réseau ferroviaire relié la zone portuaire. La saturation et le blocage de la circulation réduisent la cadence des enlèvements de marchandises du port, et aggravent la situation d'engorgement de l'enceinte portuaire.

5) Problèmes au niveau de l'organisation **et de l'exploitation portuaire:**

5.1) Incidence de la politique tarifaire

sur le déroulement des opérations portuaires:

Au début de l'année 1978, l'Office national des ports achevait une étude aboutissant à un cahier des tarifs qui semblait, a priori, plus attaché à la réalité de nos ports. Néanmoins, cette tarification appliquée comporte des coûts très faibles. Elle restera inchangée malgré l'évolution rapide du taux de fret et le volume du trafic. En conséquence, les coûts de stockage pratiqués dans les ports sont en moyenne, moins élevés que ceux de la ville. En effet, les importateurs (essentiellement les sociétés nationales) ont tendance à profiter de cette situation, en laissant leurs marchandises stationnées dans la zone portuaire qui est plus économique que dans leurs propres installations. Ils peuvent ainsi retirer leurs marchandises au fur et à mesure des besoins ou lorsque leur trésorerie leur permet de payer les droits de douane. Enfin, le délai de séjour des marchandises exige également un allègement ou une rationalisation des procédures administratives très souvent à l'origine de toutes les difficultés d'évacuation.

5.2) La lenteur des procédures administrative:

⊕ Retards liés aux formalités douanières:

Il faut signaler que la procédure de dédouanement est complexe et longue, une fois la marchandise prise en charge par les services de douanes, l'importateur est appelé à remplir les formalités nécessaires de dédouanement. Les causes du retard sont multiples, il y a notamment la présentation tardive des documents de déclaration en douane par le destinataire, les pertes de temps dans la visite des marchandises lorsque la douane le juge nécessaire, les cas de litige entre le destinataire et la douane quant au montant des droits à payer. Parfois, la quantité déchargée ne correspond pas, pour une raison ou une autre, à celle constatée dans le manifeste¹⁵; Il faut des procédures supplémentaires et parfois très longues pour pouvoir enlever la marchandise. Quelquefois, la différence des concepts techniques utilisés dans le pays d'expédition et le pays destinataire, ainsi que la divergence des réglementations, causent des retards avant d'aboutir à la solution de ces problèmes. Ainsi, les erreurs

dans la traduction, la confection et le contenu des documents dues à l'insuffisance de formation des déclarants en douane et provenant des opérateurs, engendrent des pertes de temps pour le dégagement de la marchandise.

⊕ **Retards liés à la lourdeur bureaucratique et aux hésitations de la gestion:**

En effet, une des causes majeures de la tension au niveau des ports est la lenteur, l'inefficacité et la complexité des procédures ainsi que le volume de la documentation administrative. Dans le cas des importations, toute opération est soumise, pour visas et contrôles, à huit organismes de l'État et chacun d'entre eux a une ou plusieurs tâches spécifiques. Ces organismes sont:

- Le ministère du Commerce pour l'attribution des AGI (autorisation globale d'importation) ;
- La banque centrale d'Algérie pour la délivrance de l'autorisation de transfert ;
- La banque algérienne de développement, par exemple, pour le visa et le financement des projets planifiés ;
- La banque de domiciliation de l'importateur pour les formalités de financement (crédit bancaire);
- Les compagnies nationales algériennes de navigation, chargées d'aviser les importateurs de l'arrivée de leurs marchandises ;
- L'entreprise portuaire: taxes et frais de magasinage ;
- La société de transit et de magasins généraux éventuellement ;
- Enfin, la douane.

En plus de tous les formulaires exigés par les services de douanes, le transfert de la marchandise nécessite donc, l'intervention de différents opérateurs (transport, transit, armateur, manutention, port, ministères, banques, assurances...) Et la présence de documents pour faire circuler l'information à travers tous les maillons de la chaîne.

6) Problèmes liés aux éléments sociologiques:

La productivité d'un poste à quai ou celle d'un port tout entier ne dépend pas seulement des moyens matériels utilisés, mais également du rendement du travailleur du port qui est le docker. Cette dépendance est d'autant plus réelle que les ports nationaux, eu égard du faible progrès technique du travail portuaire, compensent cette carence par le travail des dockers. Dans les pays industrialisés, le nouveau docker est devenu un

travailleur instruit, qualifié et plus spécialisé ; les syndicats luttent et négocient de plus en plus la garantie et la permanence de l'emploi. L'introduction de ces nouvelles techniques en Algérie fait face à un manque de qualification, de spécialisation et d'adaptation de la main-d'œuvre. Le problème de l'emploi, pour des raisons politique et sociale a été résolu partiellement par la pérennisation des dockers. L'effectif dans les unités de manutention est devenu pléthorique, notamment dans les grands ports tels qu'Alger, Oran et Annaba. Cette situation, qui a entraîné l'oisiveté et la passivité, est en partie responsable de la faiblesse du rendement de manutention que les dockers attribuent à l'insuffisance du matériel nécessaire. Le problème du salaire est devenu la clé de la productivité du docker, par rapport à la valeur monétaire.

6.1) Le salaire et le rendement du travail:

Les dockers algériens étaient payés à la fin de chaque journée de travail et en fonction des quantités manipulées. Néanmoins, à partir de l'année 1974, l'État décide leur intégration au sein de l'ex SONAMA et la mensualisation des salaires. Par ces mesures, les dockers sont traités de la même manière que les travailleurs de l'industrie, dans le cadre du système socialiste. Cette fonctionnarisation du docker a eu beaucoup d'impact négatif sur le travail portuaire d'une part, et sur le comportement psychologique, du docker lui-même, d'autre part, qui s'estime lésé par cette mesure. Le système de rémunération d'avant l'année 1974 lui permet de gagner plus. D'autre part, les responsables des ports considèrent que le rendement des dockers algériens est très faible, chose que ces derniers ne nient pas ; néanmoins, la plupart d'entre eux mettent en cause la faiblesse des salaires perçus, alors que d'autres expliquent la faiblesse des cadences de manutention par l'absence de matériel répondant aux normes internationales.

Quoi qu'il en soit, tous sont unanimes à dire que la mensualisation des salaires a fait disparaître la motivation des dockers et a, par conséquent, contribué grandement à la chute de la productivité du travail. Devant cette lenteur d'activité, les navires mettent beaucoup plus de temps pour être déchargés ; et cette perte (Surestaries) est supportée, en fin de compte, par le trésor public. C'est ce qui fait dire à un docker que «l'État préfère payer un armateur en devises que ses docker en monnaie nationale».

6.2) Baisse du rendement pendant

le mois de Ramadhan et la saison d'été:

Pendant le mois sacré, on assiste à deux phénomènes qui influent considérablement sur le rendement du travail portuaire. Primo, la réduction des heures de travail et le changement des horaires en heures continues perturbent le travail des dockers. Secundo, les traditionnelles veillées tardives du Ramadhan agissent négativement sur la force de travail et l'absentéisme élevé accélère la chute de la productivité, ce qui est contraire aux principes de notre religion. Par ailleurs, le climat peut avoir un impact négatif sur la qualité du travail des dockers, principalement la chaleur en périodes d'été.

7) Causes juridiques»Dualisme Fonctionnel du Port»:

Le système portuaire algérien passe d'autorité de type «port opérateur», à celle, classique de type «port outil». Il faut noter que la loi numéro 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance numéro 76-80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime algérien s'inscrit dans le contexte de l'économie de marché. Cependant, la nouvelle loi a introduit une nécessaire séparation entre les missions régaliennes dévolues à l'autorité portuaire et les activités commerciales (le remorquage, la manutention et l'acconage) qui peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien. Il faut souligner que la concession a été toujours considérée, comme le mode de gestion le plus approprié pour l'exercice des activités commerciales portuaires. Comme toute autorité concédante, l'autorité portuaire conserve la direction et la maîtrise de l'exploitation des activités en cause. Elle veille ainsi à ce que l'objet de la concession soit bien respecté, en contrôlant l'activité concédée. En effet, l'autorité portuaire exerce la double mission d'organiser l'aménagement de sites portuaires et d'assurer son fonctionnement correct en veillant notamment à la convergence des actions des divers opérateurs publics ou privés.

La dualité des missions de l'autorité portuaire a pour effet d'engager une responsabilité de nature dualiste, de celle-ci. Il faut noter que les faits générateurs de la responsabilité de l'autorité portuaire sont très variés. Il peut s'agir de l'exercice de la police dans les ports, de la gestion domaniale de l'exploitation d'un ouvrage public ou encore d'un outillage de travaux publics, quand cela s'avère nécessaire. Ce n'est qu'une liste dont

l'énumération ne couvre pas un système général et/ou spécifique. À cet effet, en application de cette loi, il faut établir des frontières entre les acteurs publics et les acteurs privés ; c'est l'intégration des règles de la concurrence, d'une façon «saine et loyale». Car, en réalité, les règles de la concurrence permettent de mettre sur le même pied d'égalité les différentes missions en présence, ne sacrifiant pas l'intérêt général. Dans ce contexte, nous avons, d'une part, des acteurs privés qui agissent pour un but d'intérêt général, n'exploitant pas les activités commerciales dans les mêmes conditions que les acteurs publics et, d'autre part, une application trop stricte des règles de la concurrence qui apparaît comme contre-productive. Ce qui est recommandé c'est la création d'un organe de régulation pour abriter les activités concurrentielles qui se développent dans nos ports. Enfin, il convient d'identifier de façon claire les missions de puissance publique et de service public pour l'autorité portuaire et lui donner les moyens juridiques afin qu'elle assure le rôle d'animateur de la place portuaire, tout en conservant une neutralité vis-à-vis des opérateurs portuaires. Cependant, pour ne pas exagérer notre propos, nous ne prétendons pas que le texte juridique suffit à lui seul, de résoudre un problème ou une situation quelconque, c'est le débat traditionnel entre théorie et pratique, entre texte juridique et réalité sociale et enfin entre règles et comportements.

Conclusion:

Les ports, maillons essentiels dans la chaîne du transport maritime, en étant que point de contact entre deux mondes, tous le temps et en perpétuelle mutation, la compétition se renforce, avec l'apparition de nouvelles opportunités qu'il faut dorénavant appréhender. Située au centre de la rive sud de la Méditerranée, pratiquement à égale distance entre le canal de Suez et le détroit de Gibraltar, avec au nord les pays de la communauté européenne avec laquelle elle effectue la majorité de ses échanges et au sud les pays enclavés du sahel, l'Algérie est dans une position confortable sur les routes maritimes. Elle peut tirer un grand profit économique de sa position, mais pour cela, il faut qu'elle résolve le problème des investissements importants qu'il faut consentir non seulement dans les infrastructures pour recevoir les navires mais également dans les équipements, les superstructures et les ressources humaines; la qualité d'un port se mesure aujourd'hui sur trois paramètres.

Le premier, la densité des ports de commerce nationaux (11 ports pour 1360 km de côtes»mesurés récemment par les services des gardes côtes», soit un port pour 100 km de côte) et le déséquilibre remarquable de leur trafic interdit en toute logique économique de mettre en place une politique de développement équitable pour l'ensemble des ports, il paraît donc nécessaire de faire la part des choses en reclassant les ports en fonction de leur activité et ainsi porter le gros des investissements d'infrastructures sur les ports qui ont démontré leur viabilité. Le deuxième, pratiquement tous les ports nationaux sont cernés, pour ne pas dire imbriqués, dans des villes tentaculaires. Celles-ci, les empêchent de se développer en limitant leur extension spatiale. Cette extension est essentielle pour leur permettre de s'adapter aux nouvelles technologies des transports maritimes, induites entre autres par la conteneurisation, la massification du fret maritime et la taille des navires, qui ne cesse d'augmenter afin de répondre aux normes de l'économie d'échelle. Manquant de place et peu profonds pour recevoir les gros navires, beaucoup de nos ports seront condamnés dans un avenir proche, à devenir des "niches portuaires" desservies par des navires transbordeurs à partir des grands ports d'éclatement qui sont en activités ou qui se construisent actuellement en méditerranée, à l'exemple du port d'Algeris en Espagne et du port de Tanger-Med au Maroc.

Enfin, l'Algérie qui est engagée dans un vaste programme d'ouverture économique se doit de construire des infrastructures portuaires qui puissent répondre, non seulement à ses propres besoins de transit des marchandises qui vont sans nul doute augmenter dans le futur, mais également pour les insérer dans la logistique du transport international. Le projet, bien qu'embryonnaire, de construction d'un port d'éclatement au centre du pays répond à cette logique et suscite déjà de l'intérêt de la part des grands chargeurs.



Liste des abréviations:

BEA: *Banque Extérieure d'Algérie.*

BNA: *Banque nationale d'Algérie.*

CMA-CGM: *Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime.*

CUNCED: *Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.*

EVP: *Équivalent Vingt Pieds.*

TJB: *Tonneaux de Jauge Brute»La jauge brute est une mesure de la capacité de transport d'un navire».*

TPL: *Tonne de Port en Lourd*

SONAMA: *Société nationale de manutention.*

 Annexes;

Tableau N° 01- Evolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires

World total	1987	1997	2007	2008	2009	2010	Growth 2010/2009 (per cent)
Number of vessels	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	0.84
TEU capacity	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	5.62
Average vessel size	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	4.74

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

^a Vessels of 100 gross tons and above. Beginning-of-year figures, except those from 1987, which are mid-year figures.

Tableau N° 02 - Evolution du nombre de navires

NOMBRE DE NAVIRES PAR PORT		unité : navire							
Ports	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 entrée
Alger	5332	5234	5392	5364	5222	5303	5 275	5 034	1857
Annaba	1450	1481	1509	1533	1591	1639	1 895	1 650	827
Arzew	3304	3397	3661	3549	3153	2974	3 078	3 246	1518
Bejaia	2313	2277	2426	2444	2522	2468	2 421	2 804	1310
Djen-Djen	269	296	356	382	434	281	468	760	514
Ghazaouet	550	264	678	595	614	630	683	705	336
Mostaganem	881	687	597	590	714	707	692	838	489
Oran	2663	2591	2418	2712	2549	2556	2 450	2 488	1090
Skikda	3472	3543	3036	3042	3136	3215	3 331	3 430	1661
Ténès	154	205	204	285	412	298	389	372	188
Total	20 2038	20 375	20 247	20 496	20 347	20 071	20 682	21 327	9790

Source: ministère des transports, 2011.

Tableau N° 03: Taille des navires par Port (TJB)

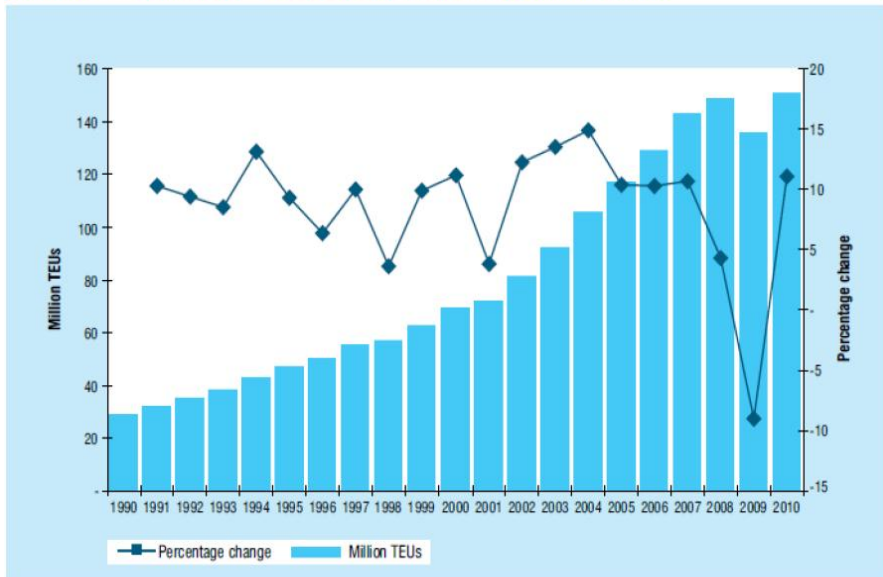
Unité: tonnes

Ports	2008			2009		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Alger	30 704 882	29 940 683	60 645 565	30 922 480	31 254 759	62 177 239
Annaba	6 762 919	6 618 567	13 381 486	5 997 185	6 023 599	12 020 784
Arzew	59 017 874	58 839 088	117 856 962	58 012 137	58 635 166	116 647 303
Bejaia	13 951 492	13 865 192	27 816 684	14 286 200	13 410 354	27 696 554
Djen-Djen	2 142 193	2 142 193	4 284 386	4 425 096	4 416 368	8 841 464
Ghazaouet	2 946 848	2 944 727	5 891 575	2 874 985	2 882 566	5 757 551
Mostaganem	1 743 413	1 716 496	3 459 909	2 803 869	2 809 117	5 612 986
Oran	11 039 915	11 118 378	22 158 293	11 458 903	11 388 036	22 846 939
Skikda	23 240 925	23 320 910	46 561 835	23 336 355	23 275 672	46 612 027
Ténès	587 717	587 903	1 175 620	627 737	632 744	1 260 481
Total	152 138 178	151 094 137	303 232 315	154 744 947	154 728 381	309 473 328

Source: ministère des transports, 2011.

Figure N° 01 - Trafic mondial de conteneurs (EVP et évolution en pourcentage)

Figure 1.6. Global container trade, 1990–2010 (TEUs and annual percentage change)



Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2006/07 and 2008/09*; and Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, September 2010.

Note: The data for 2008 to 2010 were obtained by applying growth rates estimated and forecast by Clarkson Research Services in *Container Intelligence Monthly*, September 2010.

Tableau N° 04: Taille des navires par Port (TJB) Unité: tonnes

Ports	2008			2009		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Alger	30 704 882	29 940 683	60 645 565	30 922 480	31 254 759	62 177 239
Annaba	6 762 919	6 618 567	13 381 486	5 997 185	6 023 599	12 020 784
Arzew	59 017 874	58 839 088	117 856 962	58 012 137	58 635 166	116 647 303
Bejaia	13 951 492	13 865 192	27 816 684	14 286 200	13 410 354	27 696 554
Djen-Djen	2 142 193	2 142 193	4 284 386	4 425 096	4 416 368	8 841 464
Ghazaouet	2 946 848	2 944 727	5 891 575	2 874 985	2 882 566	5 757 551
Mostaganem	1 743 413	1 716 496	3 459 909	2 803 869	2 809 117	5 612 986
Oran	11 039 915	11 118 378	22 158 293	11 458 903	11 388 036	22 846 939
Skikda	23 240 925	23 320 910	46 561 835	23 336 355	23 275 672	46 612 027
Ténès	587 717	587 903	1 175 620	627 737	632 744	1 260 481
Total	152 138 178	151 094 137	303 232 315	154 744 947	154 728 381	309 473 328

Source: Ministère des Transports , 2011.

Tableau N° 05: Evolution du trafic de conteneurs en Algérie

Trafic conteneurs		unité : EVP					
Ports	Conteneurs « Pleins+vides » « Débarqués + Embarqués »						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alger / Dellys	419623	423282	440951	530526	606181	363 675	501253
Annaba	12578	16376	19262	33694	40399	53 762	
Arzew	139	17	43	46	77	735	
Bejaia	49305	61660	75212	99208	113976	144 755	
Djen-Djen		21		1090	290	5	
Ghazaouet	2213	2352	2265	2710	3438	4858	
Mostaganem	4284	3569	5375	3614	2261	3067	
Oran	115901	106960	70977	124380	145743	177464	
Skikda	112913	119828	112926	100305	108717	110050	
Ténès		54		143			
Total	716 956	734 119	727 011	895 716	1 021 085	858 371	

S

Source: Ministère des Transports , 2011.

Références & Bibliographie:

- 1 COMTOIS Claude & SLACK Brian, «Innover l'autorité portuaire au 21e siècle: Un nouvel agenda de gouvernance», les Cahiers Scientifiques du Transport, n°440-2003, pp. 11-24,
http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N44/ComtSlac.pdf
- 2 Selon les statistiques du Ministère des Transports.
- 3 Vice-président de l'institut français de la mer.
- 4 Selon les responsables «CMA-CGM».
- 5 Selon une étude réalisée par le ministère des transports»direction de la marine marchande et des ports».
- 6 Statistique 2011, Ministère des Transports.
- 7 HARDING Alan, RABALLAND Gaël & PALSSON, Raballand Gylfi, «Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : Les défis à relever», Document de travail du SSATP (Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne), n°.84F, Mai 2007, p. 32,
http://siteresources.worldbank.org/INTAFRSubsahtra/Resources/SSATPWP84-final_fr.pdf
- 8 Développement des ports: amélioration de l'exploitation des ports et de leur liaison terrestre, publications de la CNUCED, Genève 1979.
- 9 Diagnostic et propositions de mesures de réduction de surcoûts portuaires. «Étude sur les transports maritimes». Rapport SG/GP, ministère des transports, direction des ports. Alger, 2009.
- 10 TADJINE Radhia & AHMED ZAID Malika, «Capacité logistique et gouvernance des ports algériens»,
http://www.ummtto.dz/IMG/pdf/R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.pdf
- 11 Rapport du secrétariat de la CNUCED. New York, 1975, p. 3.
- 12 DE MONIE G. (CNUCED. New York., Nation-Unies), «Mesures et evaluation de rendement de la productivité des pôrts», New York, 1988, pp. 53-54.
- Cluster Maritime Français, «Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes», Juillet 2007, p. 17.
http://www.cluster-maritime.fr/pdf/Rapport%20CMF_Ports.pdf
- 13 CF, Ord. 75-40 le 17 juin 1975 portant organisation de séjour des marchandises dans les ports.
- 14 CF, BEN ABID, M. L., «Les aspects administratifs et économiques du port d'Alger», Thèse de doctorat d'État en droit maritime, Octobre 1984, Université de Nantes.
- 15 Document comporte toutes les caractéristiques de la marchandise transportée «quantité, nature, marque... etc.